

6-SYLINTERINEN

MATHIS

Ei ole vielä kauankaan kulunut ajasta, jolloin yleisesti epäiltiin, voisiko 2 litran moottorilla varustetusta autosta koskaan tulla käyttökelpoista matkailuvaunua. Tämä käsitys lienee vieläkin vallitsevana ainakin Amerikassa, missä henkilöautojen moottorit poikkeuksetta tehdään tuntuvasti yllämainittua suuremmaksi. Toinen käsitys on kuitenkin päässyt valtaan kaikissa Europan autonrakennusmaissa. Täällä pidetään 2—2,5 litran moottoria hyvin riittävänä matkailuautoihin ja yksityiskäyttöön ja paikalliseen ajoon liian suurenakin. Siitä ovat kieltämättömänä todistuksena viimesykyiset autonäyttelyt, Berlinin näyttelyä ehkä lukuunottamatta. Saksahan ei kuitenkaan nykyään autorakennusmaana Europassa olekaan mikään mainittava tekijä ja toiseksi köyhyyydestään huolimatta rakentavat saksalaiset pääasiassa kalliimpia autoja.

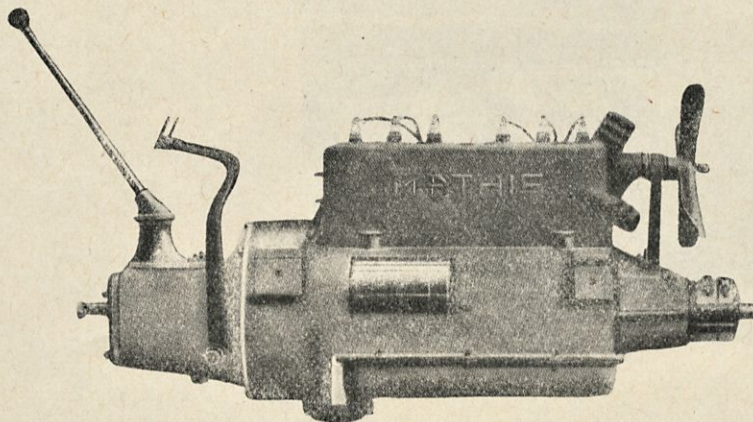
Kun ensimmäiset puolentoista litran vaunut tulivat meidän maahamme oli enemmistö automiehistä varmaan sitä mieltä, ettei sellaisilla autoilla koskaan olisi asiaa meikäläisille maanteille. Käytännössä on kuitenkin käynyt toisin. Esim. tämänkokoisia Fiat'eja, Citroën'eja, Pengeot'eja, Agoja ja ehkä joitain

muutakin kulkee nykyään verraten paljon meikäläisilläkin teillä. Matalapainerenkaat ovat aivan viime aikoina sitäpaitsi suuresti lisänneet tällaisten vaunujen mahdollisuuksia.

Eurooppalaisen katsantokannan mukaan olisi yksityiskäyttöä varten pyrittävä kuitenkin vielä tällaisiakin pienempiin, kevyempiin ja varsinkin käytössä halvempiin autoihin. Pariisen vuotta sitten lienee asian todennäköisenä ratkaisuna pidetty yleisesti normaalista autoa tavalla tai toisella yksinkertaisemmin ja halvemmin rakennettua n. s. cyclecaria. Nykyään taivuttanee kuitenkin toiseen suuntaan. Arvossa-pidetyt eurooppalaiset autotehtaat ovat alkaneet yhä yleisemmin valmistaa vaunuja, joiden moottorin tilavuus on n. 1 litra tai hiukan sen päälle ja mitkä rakenteellisesti ovat oikeita autoja. Kun jo 1½ litran autojen mahdollisuuksia meillä aikoinaan epäiltiin, niin ei ole ihme vaikka tällaiset näin pienet vaunut monelta taholta ensin tuomittaisikin aivan meikäläisiin oloihin sopimattomiksi.

Me puolestamme haluaisimme tässä kysymyksessä, joskaan emme suorastaan ehdottomasti asettua myönteiselle kannalle, niin ainakin pidättäytyä langetta-

masta lopullista tuomiotamme. Mikäli meidän tietoomme on tullut, eivät tähän mennessä monet, Suomeen tuodut 1 litran moottorilla varustetut vaunut suinkaan ole ilman muuta osoittautuneet kelvottomiksi. Päinvastoin tunnemme tapauksia, missä tällaisilla vaunuilla on yhtä mittaa tehty 10,000—20,000 km:n maantiematkoja omistajan täydeksi ja täydelliseksi tyydytykseksi.



Mathiksen 6-sylinterinen moottori

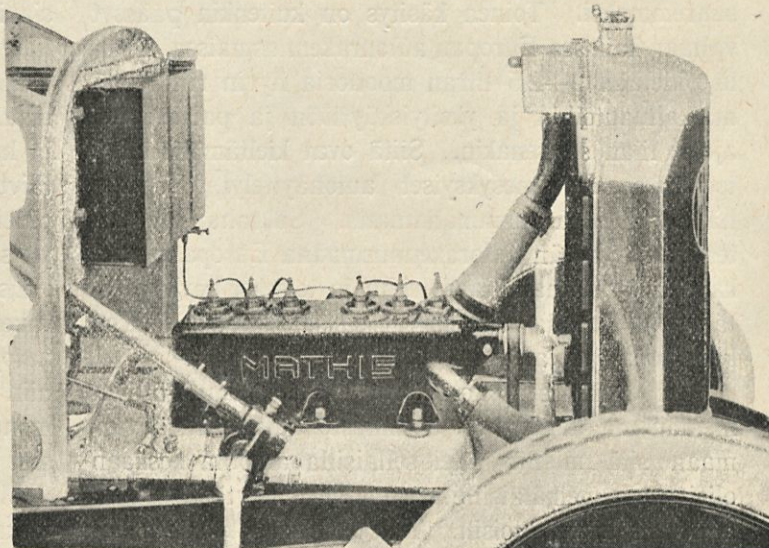
Meidän täytyy ehdottomasti muistaa, että samankokoinen moottori, mikä muutama vuosi sitten oli varsin mitätön ja avuton monien parannusten eikä vaan kierrosluvun suhteettoman koroituksen avulla on nykyään luonteeltaan, voimaltaan ja tavoiltaan aivan toinen.

Missä omakohtaisesti viimeksi olemme olleet tilaisuudessa toteamaan mikä ja miten suuri ero saattaa olla kahden yhtä suuren ja vieläpä saman tehtaan samana vuonna rakentaman moottorin välillä, oli koetellessamme kahta äskettäin maahan tuotua ranskalaista Mathis-vaunua. Ajettuamme ensimmäisellä, missä oli 4-sylinterinen n. 1,2 litran moottori, emme, tunnustamme sen aivan avoimesti, olleet tähän merkkiin suinkaan ihastuneita. Emme sillä tahdo sanoa, etteikö tämä vaunu kelpaisi minnekään, vaan ainoastaan, ettei se ollut vähääkään meidän makumme mukainen. Se oli yksinkertaisesti aivan liian laiska, haluton ja ponneton. Suorastaan yllättävää oli kuitenkin ero myöhemmin ajamamme saman tehtaan suunnilleen samankokoisella, 6-sylinterisellä moottorilla varustetun vaunun ja edellisen välillä. Se oli halukas kulkemaan, terävä ja paljoa sitkeävetoisempi, yksinkertaisesti auto, mistä emme enää ilman muuta rohkene mennä väittämään, ettei sillä voisi mennä maanteillekin. Emme missään tapauksessa tahdo väittää, että 6-sylinterisenä olisi moottori niin tuntuvasti parempi. Suurem-

masta sylinteriluvustahan on aina kieltämättä etua, mitä käynnin ja vedon tasaisuuteen tulee, vaan tuskin vielä siinä määrin, että se yksin vastaisi sitä eroa, mikä meidän mielestämme näiden kahden moottorin välillä on. Jälkimäinen moottori on kaikesta päätäten yksinkertaisesti muutenkin ainakin mitä terävyyteen ja vetoon tulee, edellistä parempi.

Kaikkien mahdollisten väärinkäsitysten välttämiseksi mainittakoon tässä edelläsanotun jälkeen, ettemme missään tapauksessa ole tahtoneet tässä esittämällämme vastata siihen kysymykseen, onko niin sanoaksemme amerikkalainen vai eurooppalainen katsantokanta moottorin suuruuden valinnassa oikea ja edullisin, vaan tarkoituksemme on yksinomaan korostaa sitä, että kummallakin on omat oikeutuksensa. Mikä lopulta on oikein, sen saa käytäntö, jatkuva kokemus ja tulevaisuus näyttää. Emme liioin tahdo tässä esittämällämme ratkaista kysymystä 4- vai 6-sylinterinen, tai onko edullista niin pieniä moottoreita kuin kysymyksessä olevassa Mathis-vaunussa on, rakentaa 6-sylinterisiksi. Jos näihin kysymyksiin haluaisimme perusteellisemmin syventyä, niin paisuisi siitä jo tutkimus sinänsä. Tämän pitkän esipuheen, ryhtyessämme selostamaan yhtä uutta, pientä henkilöautoa, olemme pääasiassa esittäneet siksi, että mielestämme on syytä varoittaa näitä kysymyksiä harrastavia muodostamasta liian helposti ja ainoastaan joidenkin yksityisten tapausten perusteella ehdottoman varmaa ennakkoluuloista mieli-pidettä kysymyksistä, mitkä ammattimiehiltäkin lopultakin vielä ovat ratkaisematta.

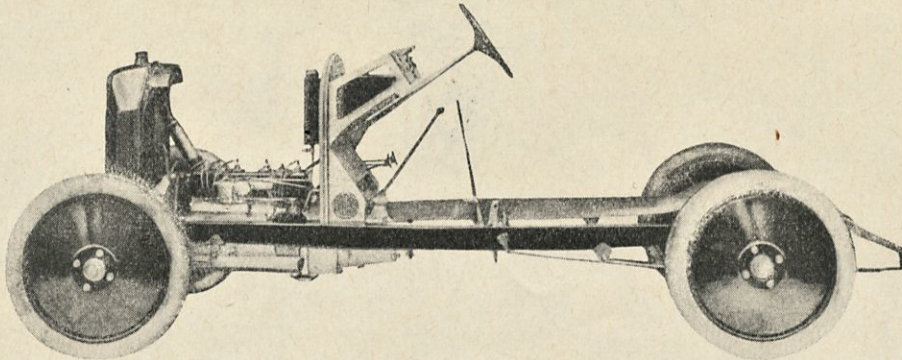
Moottori on siinä Mathiksen mallissa, mitä äskettäin olemme olleet tilaisuudessa koettamaan, huolimatta siitä, ettei se ole suurempi kuin n. 1,13 litraa,



6-sylinterinen. Sylinterin halkaisija on 55 mm ja iskun pituus 80 mm. Isoja eivät nämä mitat tosiaan ole. Venttiilit ovat tässä mallissa sylinterien sivulla, kaikki samalla puolen. Männät ovat kevyttä alumiiniumiseosta. Kampiakseli on neljästä kohtaa laakeroitu. Moottorin voitelu tapahtuu räiskyvoitelujärjestelmällä. Kunkin kiertokangen alla on öljykourut, joihin samalla öljypumppuna tai nostajana toimiva vauhtipyörä nostaa öljyä kampikammion pohjalta. Öljypinta kouruissa pysyy siis aina samalla korkeudella. Kaasuttaja on hyväksitunnettu Solex. Sytytystä varten on korkeajännitysmagneetto. Jäähdytys-

paisilla kantiopyörillä. Nämä ovat suojukseen siten sijoitetut, että niihin helposti pääsee käsiksi ja jopa voi ne vaihtaakin taka-akselin suojusta irroittamatta ja hajoittamatta.

Huolimatta siitä, että moottori on pienikokoinen, on Mathis sekä runkonsa että muun puolesta täysin normaalin auto. Runko on samanlainen kuin suuremmissakin ja jousetkin sekä edessä että takana „oikeiden” autojen mallin mukaan puolielliptiset. Akseleitten väli ei sitäpaitsi ole mikään lyhyt. Se on kokonaista 2,85 m. eli suurempi kuin monissa 1,5—1,6 litran moottorilla varustetuissa autoissa. Täyd-



Konealusta

veden kierto tapahtuu ilman pumppua (termosyfonijärjestelmä). Latausdynamo on sijoitettu moottorin eteen, suoraan kampiakselin jatkoksi ja starttimoottori toiseen moottorin kiinnitysalkaan. Se käyttää moottoria hammaspyörävälityksellä vauhtipyörän kehästä, mikä välitys aina käy hyvin suojattuna ja öljyssä.

Kuivalamellikytin ja vaihdelaatikko on tietysti rakennettu suoraan moottorin jatkoksi. Vaihteita on 4 eteen ja yksi taaksepäin. Näin pienellä moottorilla varustetussa vaunussa lieene neljästä vaihteesta todella hyötyäkin. Suuremmissahan sitä kyllä monet ehkä syyllä kyllä pitävät tarpeettomana. Aikaisemminhan Mathiskin on tehnyt vaununsa kolmella vaihteella, vaan on taas luopunut siitä ja käyttää siis nyt neljää. Erikoista mainintaa ansainnee se, että vaikkei kysymyksessä olekaan mikään kallis vaunu, ovat kaikki vaihdelaatikon laakerit kuulalaakereita.

Liike ohjauspyörän akselilta ohjauslaitteisiin johdetaan ruuvien ja ruuvipyörän välityksellä. Pyörä on täysi pyörä, mitä sen hampaiden yhdeltä kohtaa kulluttua voidaan sen verran helposti kiertää, että kulumattomat hampaat vastaavat ruuviin. Ohjauspyörä on oikealla puolen vaunua. Jarru ja vaihdetanko ovat keskellä ja siis vasemmalla kädellä hoidettavat.

Voimansiirto kahdella nivelkytkimellä varustetulta kardialiakselilta tasapyörästäön tapahtuu vinoham-

listen jousiensa, pituutensa ja matalapainerenkaiden (730×130) ansiosta kulkee vaunu miellyttävästi ja tasaisesti. Siinä istuessa ei siitä syystä suinkaan tule mikään cyklecari tai edes pieni auto sen vanhanaikaisessa merkityksessä mieleen. Pyörät ovat Michelin levypyöriä.

Sekä käsi- että jalkajarru vaikuttaa takapyöriin. Haluttaessa voidaan autoon myös saada neljänpyörän jarrut, jolloin jalkajarru vaikuttaa kaikkiin neljään pyörään.

Kuten jo on mainittukin, vetää tämä 6-sylinterinen Mathis harvinaisen pieneen moottoriinsa nähdessä yllättävän hyvin ja sitkeästi. Olemme aikaisemmin olleet tilaisuudessa tässä lehdessä tuomaan julki ihmettelyämme siitä, mihin pienikin moottori saattaa pystyä. Tarkoitamme lähinnä tässä lehdessä ollutta selostustamme pikku Austinista. Viime ajokautena tänne tuoduista pikkuautoista on pienen moottorinsa mainittavalla ja yllättävällä teholla ja sitkeydellä herättänyt erikoisesti mielenkiintoa pikku Renault. Nyt näyttää markkinoille ilmestyneen taas uusi, moottorinsa puolesta pikku auto, vaan muuten nykyisillä silmillä katsottuna jo miltei keskikokoinen vaunu, mikä taas omalla alallaan selvästi todistaa moottorirakennuksen suurta edistystä. Tosinhan nyt kysymyksessä olevan Mathiksen moottori on suurempi esim. sekä Austinin että Renaultin moottoria, vaan

itse vaunu ei myöskään ole mikään varsinainen pikku-vaunu. Sen painokin on jo 700 kg. Huonoilla ja raskailla teillä ja painavalla kelillä ei tämänlaisilla vaunuilla luonnollisesti ole eikä voi olla mukava liikua, vaan kohtalaisissa olosuhteissa tekee sillä matkaa varsin helposti ja halvalla eikä mielestämme mitenkään voi väittää, ettei esim. selostetulla Mathik-sella olisi lainkaan asiaa meikäläisille maanteille. Yksityiseen käyttöön, ja sanoisimmeko perhevaunuiksi pitänee tällaisen mielestämme olla varsin sopivan.

Vaunun kestävydestä ja laadusta ei näin uutuudeltaan tietysti osaa mennä sen enempää sanomaan. Jos kuitenkin vertaa sen runkoa ja yleensä rakennetta moniin suuremmalla moottorilla varustettuihin vaunuihin, niin herättää vertailu varmasti luottamusta tähän vaunuun. Sisällehan ei kyllä päältäpäin katsomalla näe, vaan mitä ja millaista siellä on, siitä vastaa valmistava tehdas, mikä kylläkään ei ole eilispäiväisiä, ei tuntematon Euroopassa eikä suinkaan „huonomaineinen”.



*Ylipainos
Suomen Moottorilehdestä*

KESKUSKIRJAPAINO OY.



KP 1081